

〔講 演〕

# 自動運転をめぐるジュネーブ道路交通条約 と日本の法整備の最新動向

～Meiji Law 同窓生への応援歌として～

Legal Efforts towards Realizing of Autonomous Driving

— Yell for Meiji-Law-Alumni —

中 山 幸 二

※本稿は、2018年11月11日（日）に開催された明治大学法科大学院の同窓会総会及びホームカミングパーティーの折に行った記念講演を収録したものです。ちょうど法科大学院の創立15周年に当たる節目の年でもあり、ここから巣立った同窓生の皆さんへの応援歌の気持ちを込めて語りかけたものです。将来、明治法科の歴史を振り返る際の縁（よすが）として留め置きいただければ幸いです。

## 前置きとして ～副題の意味～

みなさんこんにちは。中山幸二です。私は2004年法科大学院発足時からの原初メンバーでして、ロースクール在籍15年目となります。ご覧のように、だいふ頭が白くなってきましたが、まだ現役でおります。ホームカミングで講演を頼まれるということは、そろそろ引退勧告なのかなという感じです（笑）。去年は、同窓会&ホームカミングの時に、河内隆史先生がコーポレート・ガバナンスについてご講演をされました。その前の年は、鈴木利廣先生が医事法の観点からご講演をいたしました。お二人ともその年が定年の年でした。最終講

義は別途なさいましたけれども、どうやらわたしもそろそろ引退を考えなければいけないのかというふうに受け止めているところであります（笑）。正直なところ「一期一会」の境地で、今日失敗したら、これで潔く身を引こうかな、という覚悟でまいりました。今日は卒業生の皆様と少しでも楽しく過ごせるようにというメッセージを込めて、開催通知に「Meiji Law 同窓生への応援歌」という副題をつけさせていただきました。

今日はみなさんのことを「めいじろうの雛たち」という言葉で呼ばせていただきます。「めいじろう」は“Meiji Law”をもじった言葉で、同音同義の掛け言葉です。なぜ私が「めいじろう」に拘るかといいますと、実はですね、前置きが長くなって申し訳ありませんが、みなさん、こういう〔持参した冊子を掲げて〕、めがねをかけて、法服を着て、六法全書を脇に抱えている「めいじろう」のロゴがありまして、これ大学で公式に認められた商標なんですけれども、これを利用することが、我が法科大学院は認められているわけです。実は公式文書にも使われていまして、認証評価に基づき文科省に提出した『自己点検・自己評価報告書』の第1号には、これを表紙に刷り込んでいるんです。法服を着ためいじろうを世に出すには、当時の法科大学院事務室の皆さんと一緒に私も一枚かんでいます。表紙裏に説明文がありますので、ちょっと紹介します。

---

「めいじろう」とは何か。明治大学広報部のイメージキャラクターとして2007年の春に登場しました。名称の由来は、めいじ+ふくろう。ふくろうは、「森の賢者」と昔から言われている知的イメージの強い動物です。その一方で、大きな羽を広げて空を飛ぶ力強い姿や、遠くを見据えることのできる大きな目が、まさに明治のイメージにふさわしい、ということからキャラクターに採用されました。紫紺の羽は、明治のスクールカラーとして親しまれています。

公式文書の表紙にある、法服を着て、六法全書を持った法科大学院バージョンの「めいじろう」というのは、『明治大学広報』の2008年1月1日号の新春座談会「新司法試験合格者が語る明治大学法科大学院」でデビューしました。

明治大学法科大学院は、英語で Meiji Law School と称し、巷では略して「明治ロー」と呼ばれています。ということで、「めいじろう」が本法科大学院の略称とほぼ同一発音であり、親しみを感じています。

既に本大学院を修了している修了生は、2009 年度までに 850 名を数えております。将来は、修了生と在學生、さらに教職員をつなぐ「明治ロー」のネットワークを構築したいと考えております。

本法科大学院では、これからも法服を着た「めいじろう」を我々の共通のマスコット・シンボルとして大切に育ててゆきたいと考え、本報告書の表紙に掲げました。

---

これまでも修了式や同窓会の折に触れて述べてきましたが、私の年来の夢として、将来は「明治ロー・ネットワークというのを作りたい！」というふうに希望してきたわけです。

今日は、その何回目かの帰巣行動としてめいじろうの雛たちが来た！まさに明治ロー出身の同窓生たちが集まる。そこで応援歌を捧げたい。今日気分が乗れば最後に歌を謳いたいと思いますけれども、皆さんの反応次第です。ふくろうは翼が小さそうですけれども、翼を広げると大きく羽ばたき飛翔します。皆さんぜひ翼を広げて大きく飛翔して欲しい。ホントに歌が謳えれば、と願っております。

昨日、アカデミーコモンの 9 階〔309 B〕の教室で「パブリック・ロイヤーのすすめ」というテーマで日弁連の説明会がありました。林信行先生はじめ支援委員会の方々が来て、公益弁護士の意義、我が国の司法過疎とその克服の過程を講演してくれました。続いて、いわゆる公設事務所として都市と地方に設置された日弁連の「パブリック法律事務所」と「ひまわり基金法律事務所」の実際、法務省の「法テラス・スタッフ弁護士」の仕事ぶりについて、それぞれ一人ずつ現役の弁護士が実体験を語ってくれたのですが、一人は加賀山瞭さん、もう一人は阿相裕隆さん、いずれも明治ロー出身者です。私は感激しました。

思えば、2001 年——私がこういう「そもそも論」をするとだいたい周りか

ら冗長だと批判されるのですが、今日が最終講義のつもりで少しお許しください—— ちょっと立ち返りますと 2001 年、21 世紀の初めの年、これが司法改革の全ての出発点でした。法科大学院の出発点でした。当時、司法制度改革審議会の意見書が出され、21 世紀の司法はこうあるべきだと大変なビジョンを描いた。それに基づいて、刑事裁判の裁判員制度もその一つですが、法曹養成制度の改革の柱として法科大学院、ロースクールをつくってやっていこうということでした。

私は民事訴訟法学者として外国と比較し屈辱に駆られたのは、日本は司法の面では決して先進国ではないという事実。例えば日本とドイツは法律の条文はほとんど同じなんです。でも機能が全然違う。なぜか。裁判官が少ない。それから、弁護士が少ない。同じ条文でも現実の機能が大きく異なる。弁論主義と言ったって、弁護士強制を採ってるドイツと、本人訴訟を認めている日本では随分違うんですね。

私が大学院生の頃、ちょうど明治大学で民事訴訟法学会が開かれました。テーマは「仲裁」のシンポジウムでした。私はもぐりで、まだ就職をせずに大学院生の立場で傍聴したら、そのときフロアからの発言として、「我々弁護士にとっては、300 万円以下の事件では採算が取れない」「こんなクソ事件（クソ事件とは言わなかったけど）では司法を使うのではなく仲裁という手続を使って、どんどん簡略にやったほうがいい」と言っていました。

私は頭にきました。こんな日本の司法じゃダメだ。300 万円以下の事件がクソ事件だったら市民のための司法ではない。一般市民からすれば、200 万でも 100 万でも、さらには筋が通っていなかったら 5 万でも 10 万でも不愉快どころか許せないわけです。ドイツでは現に 30 万、10 万の事件でも（簡裁 Amtsgericht は弁護士強制ではないのですが）結構弁護士がついています。隣の国、韓国では 10 万円以下の少額訴訟手続でも大変議論をした上で、それを少額事件とするということでした。日本の場合、なんと思い上がった弁護士たちなんだろう。そういう気持ちでおりました。

2001 年の司法制度改革審議会の意見書、当時のニーズとして色々なニーズ

がありますけれども、一つは、国際化に対応できる法曹をもっとほしいと。アメリカのローファーム、イギリスのローファームなどにどんどんやられてしまう。こういう国際化に対応できる弁護士をもっと育てて欲しいというのが経団連・経済界の大きな要請だったと思います。途中で景気が冷え込み経団連は引いてしまう訳ですけども。もう一つの柱として、司法過疎ですね。地方裁判所の支部の管轄区域内に弁護士が0あるいは1、いわゆるゼロワン地域が多数ありました。司法書士は全国津々浦々、離島にも配置されているわけですけども、弁護士がいないという地域は多数ある。こういうところで民事訴訟は機能するのか。皆泣き寝入りですね。裁判所は大変利用しにくい。Access to Justice が狭く閉ざされている。その前に弁護士の数居が高いというのが当時の状況でした。これは国際的に見て大変屈辱的な問題、法律家としては大変屈辱的な状況にあると私は考えていたわけです。

さて、司法制度改革が始まって、現在、法科大学院が始まって15年目です。成果はどうか。2つのニーズの後者について、司法過疎の克服・解消という点では、少なくともゼロワン地域は無くなりましたし、各地に公設事務所が設置され、弁護士が津々浦々に居るようになった。もちろん、弁護士の収入は昔のように豊かな報酬が保証されているわけではありませんけれども、少なくとも弁護士が身近にいる社会になりました。私はこの司法改革が十分に成功したと言えるのではないかと思います。ここら辺はメディアもあまりスポットライトを浴びせないんですよ。もちろん広報はしていますけれども、なかなか目立たない。

昨日はしかし手応えを実感した。そういう地方の実情を知っている人が法曹に育った。たしか二人とも北海道出身で、一人は釧路、一人は旭川の出身です。阿相さんは地元釧路で（私の良く知る弁護士事務所で）実務修習をして出発した。法テラスのスタッフ弁護士として地方自治体にも派遣されている。もう一人の加賀山さんは今、離島・淡路島でひまわり事務所の所長をしているということでした。昨日のお二人の話を聞いて、嬉しかったですね。実は私、法科大学院を設置するときの志願者向けパンフレットに「愚直でもいい、雑草のよう

にたくましい法律家を育てたい」というふうに書いて、いまだにそれを変えていません。愚直な人でもいい。要領のよい超エリートの方が司法試験には受かり易いし、大学としては短期合格できる優秀な人が入学するのが望ましいですけれども、1割2割の人は愚直でもいいから、苦しんでいる人たちに寄り添ってくれるような弁護士になってくれたらいいなと。大きい法科大学院ならそれができるだろうと期待して。一般的には優秀な人を育てる、と言うんですけど、そうじゃない。愚直でもいいから、1割でもいいから、そういう寄り添ってくれる法律家に育ってくれたらなと。当時の私の認識では、弁護士というのは20～30分の法律相談で要点をポンポンと聞いて、さっと切り上げるというイメージがありました。そうでなくて、苦しんでいる人たちの話を聞いてくれる、カウンセリングのできる法律家が育ってくれるといいなという気持ちを掲げておりました。昨日はですね、そういった意味ではまさにそれを具現している法律家がいる、ということで大変盛り上がった、大変嬉しかったということです。

かたや国際化に向けて、最先端のテクノロジーにもチャレンジをして、それを開拓しようという弁護士が、ここの卒業生にも多数いるわけです。その一端をこのあと紹介していきたいと思います。

考えてみますと、2004年に始まって、5周年のときには正にここアカデミーコモン2階A会議室で5周年記念のパーティーが開かれまして、島田仁郎・元最高裁長官が記念講演をなさいました。私はそのときに、祝宴を盛り上げるつもりで、めいじろうの着ぐるみを着て、ここに登場しました。今日も出席している1期生の吉澤まり子さんの肩にポンポンと手をかけて合図したんですが全然気がついてくれない。私だと思わなかったみたいですね。めいじろうになって、高い声で、「僕めいじろう！」と言って島田長官にインタビューをした、というのが5周年の記憶でございます。

それから10周年のときには、私が実行委員長になって「明治大学法科大学院の10年のあゆみと未来への展望」というテーマを掲げ、公開の記念シンポジウムを開き、10周年記念誌に纏めました。記念誌の末尾には、小さい文字

ですが、これまでの歴史が、発足の準備会から10年に至る経過まで、詳細な年表として取り纏められています。歴史は後から語られるものです。その時の手掛かりとして、記録を纏めておいてよかったと思います。

奇しくも、今年は15周年に当たります。5周年、10周年、15周年、その節目にこういう形でみなさんの前で話ができる機会を頂いた、これも縁かなというふうに思います。

加賀山くんが卒業したのは2011年の3月です、7年前ですね。この年は卒業式をやりませんでした。6月に有志が「ぼくたちの卒業式」と銘打って、近くのジャズ喫茶を借りて卒業式を開いた。そのときは、中山先生は明治グズ・めいじろうグズをもってこいと言うので、バッジとか小物入れとか色々なものを持って行って記念品として差し上げた記憶があります。その年は大震災のために、大きな津波と原発事故で日本が壊れてしまうかもしれないという状況の中で、卒業式と入学式が取りやめになった。この危機的状況の中で、私は教員として何かできないかと苦悶した。当時、私は法科大学院協会の事務局長をしておりましたので、職権を乱用して日弁連の執行部と通謀し、当時の鎌田薫理事長に緊急の承諾を得て、8月の夏休みに全国の法科大学院に声をかけ復興支援に関わる臨時企画をぶち上げた。仙台に行って、復興支援委員会を手伝い、法律ボランティアをやろうという企画です。30人限定で行ったわけですが、その中で一番人数が多かったのが明治ロースクールの8名でした。他に早稲田、九州大学、広島大学、関西大学などなど。今年、その30人のうち最年少だった当時白鵬大学1年生の石川さんという女性が、卒業して5年目、司法試験に受かりました。結果的に15名が法曹界に進むことになりました。7年前、仙台弁護士会の復興支援委員会と一緒に汗をかいて、荒れ果てた石巻や大島に行ってきたわけですが、その最後を締めくくったのが、荒れ果てた、荒涼とした土地にたくましく咲く一本のひまわりの花でした。ひまわりは、まさに弁護士の象徴であります。これから強靱に立ち直っていくという魂の表れ。この写真を撮ったのは、関西大学の女子学生でしたが、これをもって日弁連に行って、当時の宇都宮健児会長と執行部の前で話をしたら、「こういう

ロースクール生であれば日弁連として絶対ウェルカム。特別委員会を設けて特訓をして受からせろ。」とまで言うてくれました。冗談ですけども、そんな話も出ました。その時の逸話はまだまだありますけれども、ひまわり基金法律事務所はまさに過疎地でその地域の人々の生活を支えている、そういう弁護士が明治ローからも確実に育っている。昨日はそれを聴いて大いに元気をもらった、教員を続けてきてよかったという心境です。

さて、こういう形で前置きを長くやっておりますと時間がなくなりますので、そろそろ中身に入っていきたいと思います。

〔パワポ画面を指し〕ここに掲げております「めいじろうの雛たちへ」という副題ですけども、これ私が昨夜2時頃パワポをいじっていて、そのときに思いついたのがドイツ語の „Herzlich Willkommen in Eure Heimat, Meiji Law School“ 「かつて明治ロースクールで学んだ人たち、ふるさとへようこそ、皆さんを歓迎します」というドイツ語です。中国に講演に行きますと、「熱烈歓迎」と表現して歓待されます。初めて行った時は感激しました。実は社交辞令のようですが、今日使う言葉としては似つかわしいなと思い、急遽パワポの冒頭に書き加えました。ようこそ、明治ローへ。すでに羽ばたいている方もいらっしゃると思いますが、めいじろうの雛たちへ。古巣へようこそ。明治ロー同窓会、最後に気分が乗ったら歌をうたって少し喉を鳴らしてみます。

さて今日は、事前のテーマ設定としては「自動運転をめぐる法整備の課題と展望」でしたが、静止的でいかにも堅苦しいイメージです。ホームカミングの生き生きした雰囲気が台無しになってしまいそうです。今週ちょうど月曜日に、韓国大使館の経済担当者会合に呼ばれて講演を行いました。日本にある10箇所の領事館を含めた外交官の経済担当者が集まるということで、自動運転をめぐるジュネーブ道路交通条約の最新の動向、それから日本の法整備の最新動向というものをお話いたしました。韓国は、日本と同じくジュネーブ条約に加盟しているわけですが、ジュネーブ条約を巡って日本は最近かなり苦しい状況にあるわけです。ちょうど10月3日に、ジュネーブの国連作業部会 WP1 か



ら新しい勧告 Recommendation が出された。そういう最新動向をお話したい。現在進行形の生きた社会の話をすれば皆さんにとっても退屈しないのではないかと思います、このテーマにさせていただきました。

私がなぜ自動運転なんかやっているかと言いますと、自動運転に関わったのは5年前です。2013年、秋の東京モーターショー、世界 ITS 会議が東京で開かれたわけです。この機会に自動運転の開発と普及で日本の先頭を走っている東大の須田義大教授に声をかけられ、法律家も議論に加わってくれと頼まれた。日本の自動車技術は（トヨタ、日産、ホンダをはじめ）世界トップクラスにあるわけですが、自動運転をめぐる国際的な会議に行った場合、日本では法律家はいない。日本でもいよいよこれから実用化していく上で、法整備が必要になる。それで、議論に入ってくれないかと声をかけられた。義理と人情の世界で、声をかけられた以上は無碍にできない、できるかどうかわからないけれど取り敢えずやってみましょうと言って入ったのが5年前です。そのきっかけは、自動車製造物責任相談センターで10年前からADRの審査委員をやっておりまして、このパネルで須田先生とご一緒している縁です。自動車の欠陥などをめぐる苦情がある時には、相談、和解斡旋、それでも解決がつかないという場合に、自動車工学、法律学、消費者代表、弁護士、そういった専門家6人が1つのパネルを構成して、審査（裁定）を行う。そういうADRの一翼を担っています。ここが私の専門としている民事訴訟法学との接点です。

そこで、2013年の暮れからお正月にかけて、道路交通法や道路運送車両法などの交通法規を深読みして初めて自動運転に関する未来予測を含む論文を書きました。今でもこれが私の研究と主張の大枠をなしていて、あちこちで講演していますが、基本的な枠組みにあまり進化がありません。初めての枠組みが後々の着想をも拘束するものですね。最新テクノロジーを含む技術と法律にまたがる検討ですから到底ひとりの頭で対応できるものではありません、ちょうどロースクール1期生でブロードメディアの法務部長をしている弁護士の足木良太君がIT関係の共著の本を送ってきたので、彼に声をかけ1期生4人と校友会館紫紺館に集まり、半分冗談（食事会）・半分真面目な勉強会を始めるこ

とになりました。

2014 年の 12 月、沖縄の久米島に行って、初めて自動運転の実験に立ち会いました。それを契機に、経産省から委託を受けて、自動運転と製造物責任の相場観を探る模擬裁判をやる羽目になりました。頼まれたら無碍に断るわけにもいかず、先の研究会メンバーとともに暗中模索・試行錯誤しつつ、2016 年の 1 月に猿樂町の法廷教室を使って模擬裁判を試みました。経産省の有識者会議の方々や関係省庁・保険会社・メーカー各社などが傍聴に来て、意外に好評でした。座長の稲垣敏之・筑波大学教授は（法廷教室の雰囲気にも圧倒され）痛く感激して、その後、文科省の大型プロジェクト科研費・基盤研究（S）の共同研究者に加えていただき、5 年計画で技術と法整備の共同研究を進めています。昨年は、日本学術会議の自動運転検討小委員会のメンバーとして「自動運転の将来のあるべき姿について」という提言の法律部分を起草し、学術会からの提言を発表しました。最近では、日本自動車技術会 JSAE という自動車工業会と学会が一緒になった大きな会議ですけれども、そういうところに呼ばれて、講演などをしております。模擬裁判はその後もロースクール卒業生達と一緒に手を変え品を変え実施し、全部で 7 件ほどやりました。今年 3 月 1 日の NHK のニュースウォッチ 9 で放送されてから、最近注目されておりまして、日本機械学会や自動車技術会、あるいは共済協会や国民生活センターなどから模擬裁判の紹介と解説を頼まれているところです。技術と法律の架橋を意識していることから、むしろ法律界というよりも、機械学会とか自動車技術会の方から呼ばれることが多くなってまいりました。

今年 4 月に学長の指示で、明治大学の中に「自動運転社会総合研究所」が設置され、私が所長に指名されました。グローバルフロントの 16 階に広い空間をもらいましたが、予算はゼロで始まりました。ようやく学長ファンドから少し支援をいただくことになりましたが、いま一生懸命その運営に奔走し、組織作りと基礎固めをしています。基礎が整ったところで後任に託して引退したいなと思っています。早く基礎が固まると良いなという心境であります。今月と来月、研究所の活動報告を兼ねて、ここの 3 階アカデミーホールで公開シンポ

ジウムを開きます。1050 席ありますので、皆さんぜひ参加して頂きたい。きょう会場出口にチラシを置きましたので、皆さんお誘い合わせの上お気軽に参加してください。

さて、皆さんのお手元に、ワードの 1 枚のレジュメを作って参りました。すぐに時間がなくなってしまうので、端折っていききたいと思います。

## 1. 技術開発の加速化と法整備の動き

このパワポの冒頭「はじめに」の図は、私が研究に関与して初めて呼ばれた 2014 年 4 月東大の「次世代モビリティ研究センター」の開設記念のシンポジウムのために作ったものです。今でもこれが多くの講演のスタートになるんですね。技術開発の急激な発展をして、しかも実装しつつある。完全な自動運転でなくても、部分的な自動運転、自動ブレーキであるとか、車間距離と車線を維持するものであるとか既に実用化しています。加速・操舵・制御、これが運転の 3 要素となるわけですが、その一部はすでに自動化されているわけです。その技術開発の速度が近年すごく急激に発展していますが、それに対する法的整備は遅れている。もともと法律は保守的な性格を持っているわけですが、自動運転については技術と法律の乖離が著しい。自動運転を許容するという姿勢を認めるかという、警察庁はかつては規制していた、やがて黙認をする、さらに推進するというふうに変わっていくわけです。つい数年前、2013 年秋の段階では、確か禁止されたと思います。2013 年 10 月 10 日の頃、高速道路をトヨタの実験車が走っていて、NHK のディレクターがその映像を見せてくださいというふうに手を離した。ステアリング（ハンドル）から手を離れた映像をニュースで放送したんですね。そうしたら警察庁と国土交通省から呼ばれてこっぴどく叱られた。なぜか。現在の道路交通法ではそういう手離し運転は認められてはいない。実験であっても許されない。こう諭され、厳しく注意されたということです。

道路交通法の上位規範である、ジュネーブ条約でも認めていない。という説

明なんです、2013 年 11 月、東京モーターショーあたりで大きく変わりました。これは、安倍首相が、自動運転車、トヨタ・日産・ホンダの 3 つの車に乗かって、手離し運転で国会議事堂の周りを回るというパフォーマンスをしました。以後、大きく変わって、警察庁の姿勢がこれで 180 度変わる訳ですね。今まで規制していたものが、道路交通法違反だという形で取り締まっていたのが、逆にこれから認められるわけです。法律の改正をしないまま認められる形になりました。実は先程言った、トヨタの、NHK のディレクターが呼ばれて叱られた話は歴史上は抹殺されました。歴史上は無いことになっています。誰が呼んだか、誰が叱ったかという、誰も居ないんですね。呼ばれた人も口をつぐむ、禁口令。業界では常識なんです、歴史上は抹殺された。ただ、ググってみますと 10 月 10 日のものがわずかに出てきましたがね。確かにそういう報道があったというのは SNS の記録に残っています。

さて、この流れが 2013 年から大きく変わる。パワポにありますように、ウィーン条約の改正など国際的な動きが随分活発になります。国内でも、ITS (Intelligent Transport System) という新しいテクノロジーを使ってこれを国家戦略として進めようという形で、戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) というものを設置して、従来の日本にない、関係省庁の縦割り行政ではなく横串を入れて、内閣府の旗振りのもと、警察庁、国交省、それから総務省、そして経産省という 5 府省庁が一緒になって取り組んでいくという形になりました。また、各種の特區などを活用して各地で実験を行うようになりました。

そういう中で、法律の整備について正式に法律学者を入れた有識者の検討会議が設置されたのが 2015 年 10 月であります。ここで、道路交通法のどこを改正すべきなのか改正課題を洗い出す。公道実験をこれから認めていくそのガイドラインを作っていくとこの設置がされました。翌年にガイドラインが示されて、実証実験の方も行われるようになっていくわけであります。ちなみに、2 年前の状況としては、日産と仏ルノーの社長カルロス・ゴーンさんに言わせれば、今や日本が世界一実験がしやすい。米国カリフォルニア州などでは自動

運転それ専用の認可を受けなければならないし、車両についてはナンバープレートを取らなくちゃいけないという行政手続が必要な訳ですが、日本の場合それがないんですね。どこでやってもいいということになりまして、日本が今は一番実験をやりやすい、こういう風になったという訳です。積極的に公道実験を推進するという方向で大きく動き出した訳ですね。

その当時、今から2年前の日本学術会議のフォーラムでは、グーグルの衝突事故があったり、テスラ車の運転者が死亡する事故があったということで、日本の警察庁の方でも「新しいテクノロジーを過信するな、自動ブレーキを過信しているがために追突事故が2件起きているよ」という警告がありました。私は、嘘ばかり、2件じゃないだろ、と思いましたが、ようやく光と陰の「陰」の情報も公表されるようになった。これは重要なことです。実際、私が関与している自動車PL相談センターには、相談案件だけで年間既に21件、2年間で45件ありました。この頃から、自動運転の安全基準づくりというのが国内でも、そして国際的にも進められたという訳です。

じゃあ今年はどうか。今年の学術会議のフォーラムでは、いわゆる「ケース(CASE)」と言って、「Connective」「Automated」「Shared & Service」「Electric」の4つがキーワードになっている。もともとこれは、ダイムラー・ベンツの言葉らしいですね。Cクラス・Aクラス・Sクラス・Eクラスと。痕ではありますけれどもこれが今、巷で広まっていますので、日本でも経産省やビジネス界で「CASE」という言葉を使うようになりました。特に「繋がる」それから「シェアリング」が大きく進展してきております。それから、「光と陰」という観点では、自動運転ビジネスの先進的な光の部分と、逆に歩行者の死亡事故という陰の部分（日本でもよく動画が紹介されますが）アリゾナ州において自転車を押して道路を横断していたおばさんが、Uberの実験車両にぶつかって死亡するという、衝撃的な事件が起きた。これは大きな反響がありましたね。

それから、これは自動運転そのものではありませんが、いわゆるシェアリングの問題としては、中国の「滴滴出行」で殺人事件が2件起きてしまった。面

識のない人が一般ドライバーの車に乗っていく訳ですからね、危険があります。運転手が女性のお客さんを暴行して殺した。それが2件続発した。今までに無い新しいサービスというのは、運転手の質が違ってくる訳です。便利な反面、新たなリスクも生じる、ということです。

## 2. 現行法の体系と法構造の変容可能性

### (1) 自動車の運転と交通に関する法規制

さて、現行法の体系、皆さんは法律の専門家ですし、保険会社の顧問などをやっている実務家の場合は特によくご存知だと思いますが、大雑把に分けて、運転と交通に関する法規制、それから事故に関する法的責任、という2つの問題があるかと思います。とくに技術の方々に説明するときに、こういう単純化した2つの側面に分けて説明しています。

自動運転のレベルに触れておきますけれども、実は2年前までは、レベル1、2、3、4という4段階で説明していましたが、今は5段階で説明するのが国際基準です。加速、操舵、制御の一つの機能または複数の機能がバラバラに作動するのがレベル1で、レベル2になると、複数の機能が連動する。前後のコントロールとそれから左右のコントロールを一緒にやるというのがレベル2で、現在ここまでは既に実用化しております。日産セレナなどがこれですね。さっきのテスラ・モーターズのオートパイロットもこのレベル2にあたる。[パワポのレベル2と3の間]ここに線がありますが、1番大事なのは、ここまでは、あくまで運転者が責任をもって運転する、自動運転の要素技術とシステムは運転者の運転を支援する装置なんですね。運転者がもしブレーキを踏まなかったという場合に緊急ブレーキが作動する、そういった支援装置です。

ところが、レベル3以上になりますと、システムに運転を全面的に委託する。レベル3の場合は、システムの機能限界となった場合には、ドライバーに“Take Over Request”といって、運転を受け取ってくれという権限移譲が行われるという訳です。レベル4になりますと、発車から停車まで全てシステム

に任せドライバーの関与を予定しない、ただし、運行地域や条件などをうんと限定する。レベル5になると車が自由に動き回る完全自動運転です。

運転と交通に関する現行法としては、道路法、道路交通法、道路運送車両法、道路運送法など、さらにこれに関わる施行令や規則など網の目のように規制が張り巡らされています。従来は、ドライバーが車を運転するもの、という前提で構築されています。

## (2) 交通事故に関する法的責任

かたや、交通事故が起きた場合の責任としては、いわゆる刑事責任、そして民事責任、行政法上の免許や免許取り消しという責任の取り方もあります。この中で、民事法が極めて複雑な多重構造を持っているというのが民事責任の特徴です。特に自動車損害賠償保障法が、運行共用者責任という形で被害者の救済に特化した法律であるということは、なかなか技術の方々には理解してもらえない。システムに運転を委ねているのに、なんでユーザーが責任を負うのか、製造物責任ではないのかというのが、自動車工学の方から寄せられる疑問です。これをわかりやすく説明するように、模擬裁判に着手したという次第であります。

従来の車ですと、人間が自分の目あるいは耳で障害物などを認知して、それを迂回すべく操舵する。認知・判断・操作を人間がやっていた訳ですが、将来的には、システムが、例えば自分の位置をGPSや準天頂衛星で確認しつつ、他車や障害物をセンサーで検知する。その上でこれからどういうふうに動くかということを人工知能で予測する。ビッグデータを活用して予測・判断した上で、操作すること自体も自動的に行う。こうしてドライバー責任からシステム責任に移行すると考えられている訳です。そうすると、将来は規制法も変容していかなざるを得ない、事故責任についても色々変容はあるだろうということを検討した訳であります。

### (3) 未来の法の姿は？ ～大胆な予測～

現在は2018年ですが、道路交通法は1960年にできた法律です、これが2030年になるとどうなるか、あるいは20xx年になるとどうなるか。AIが進化していわゆるシンギュラリティとなると、ほとんど人間の知能を凌駕する。既に私の目の力よりもセンサーの方が遠くまで検知できる、あるいは前も見て同時に横も後ろも見られるんですね。我々人間よりも優れた能力を持っているわけですが、2045年にはシンギュラリティが生じると言われていますが、その頃の法構造はどうなるか。

というわけで、未来の法構造について、日本自動車技術会 JSAE の2015年春のシンポジウムで考えまして、苦し紛れに思いついたのが、そうだ！将来は人工知能が進化していくとロボットが自動車になっていくので、車が人間のパートナーとして話をするようになる。人工知能 AI を装着した車が、自分でリアルタイムの最新情報を収集して、ビッグデータで分析して、自分で予測判断して意思決定する。まさにロボットが疑似人格化する。

となると、従来の責任主体として、自然人、法人というのがありますが、被害者救済のためには、第三の責任主体としてこの AI あるいはロボット自体が責任者となることも考えられる。自動運転車を陸運局に登録するときに、法人登記と同じように考えて責任財産をつける。この責任財産には、システムに関与する完成車メーカーや部品メーカー、デジタルマップの地図業者、道路設営者、情報提供者、保険会社などが共同で基金のような形で資金を出す。そして、事故が起きた場合には被害者に迅速に賠償するシステム、このようなことを考えた訳です。このような考え方は技術界では面白いアイデアだと言っていました。ところが法律の世界ではまずバカ扱いされましたね。有識者会議の刑法学者あるいは民法学者から、何言ってんだ、従来の法律概念に合わない、とんでもない話だ、と一蹴されました。

ところが最近変わったんですね、法哲学の世界では従来からロボットや AI に法的主体を認めるというような議論が行われていて、大変盛んになってきま



した。例えば、今年イタリアの法学者ウゴ・パガロの翻訳書が刊行されたということもありますけども、今やもう盛んですね。そして刑法学の世界でも、これはドイツの議論ですけど、Hilgendorf という日本と縁の深い学者のロボット刑法学によると、AI 自体を処罰するという積極説もあるし、いやいや人間と違って自由意思がないんだから無理だという消極説と、さらに中間説というのがあって Susanne Beck というハンブルクの女性の学者は、私と同じことを言ってますね、刑事責任はないが、民事責任は負わしてもいいんじゃないかと。それは、自然人、法人と並んで Digital Person、電子人ないし電人という概念ですね。自然人、法人、電人という考え方もあるうるかもしれない。今、中央大学の根津洸希さんという博士課程の院生が Beck 教授の下に自費留学をして研究をしている、私の研究チームのメンバーでもあります。現金なものですね、先の有識者会議で私を批判した刑法学者も含め、いまや刑法学会はもうこればかりを議論している。来年の刑法学会のシンポジウムでも取り上げられるそうです。

ただし、近未来については余り議論してないんですね。私の研究チームにわり模範裁判にも参加している元検事の中川由賀・中京大学法科大学院教授が道路運送車両法に光を当てた秀逸の論文を書いているのが唯一注目されます。

### 3. 道路交通条約の現状と解釈

#### (1) ジュネーブ条約とウィーン条約

さて、近未来を視野に入れた喫緊の課題として、国際的な道路交通条約の動きと条約の解釈運用の問題があります。道路交通条約に関しては、第2次世界大戦後間もなく、国境を越えて安全に運転できる交通ルールが必要だとして、できるだけ世界統一のルールを作ろう、標識も統一しようということで1949年にジュネーブ道路交通条約が締結されました（ただし、最も重要と思われる左右どちらを通行するかの交通ルールについては、歴史的な経緯から大英帝国影響下の左側通行の国とその他の右側通行の国とに分かれてしまったのは皮肉

です)。しかし、日本は当時、国際舞台に復帰しておらず国家主権がなかったので加盟していません。サンフランシスコ条約で国際舞台に復帰して、ようやくジュネーブ条約に加盟し批准したのは、今から半世紀前の東京オリンピックの年 1964 年です。このパワポには加盟 97 カ国と書いてありますが、昨日調べたら今 99 カ国になっています。

条約では「必ず運転者がいなければならない、運転者が常に確実に車両を操縦していなければならない」と規定しています。それと平仄を併せて、日本の国内法も、道路交通法の 70 条に「車両の運転者は、ハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作しなければならない」という規定があるわけです。先ほど言った実験中の手放し運転放送事件で、警察からクレームがついたのはこの規定が根拠です。日本では道路交通法がある。道路交通法の上にはジュネーブ条約がある。上位規範としてある以上、ジュネーブ条約が改正されなければ、自動運転は許容されない。長い間こういう風に言われてきたわけであります。

ジュネーブ条約の成立から 20 年後、欧州諸国を中心に、さらに洗練された形のウィーン条約が制定されました。ただ、基本的なことは同じです。必ず運転者がいて確実に制御していなければならないというものであります。

## (2) ウィーン条約の改正とジュネーブ条約の失敗

ところが最近ですね、国際的な技術開発の流れを受けて、スイス・ジュネーブの国連本部の中にあります欧州経済委員会の中の、交通条約と交通安全に関する作業部会 WP1 と自動車の車両についての基準を検討する作業部会 WP29 で大きな動きがありました。

2014 年 3 月に WP1 でウィーン条約の改正案が採択されました。運転者は常に車両を制御しなければならないという従来の条文はそのままにして、ほんのわずかなみなし規定を入れるんですね。つまり、運転者がいなくちゃならないという前提ではありますけれども、システムへの運転委託を許容する、つまり運転者がオーバーライドまたはスイッチオフ可能であるときは、運転者が運転しているものとみなすという規定が入ったわけであります。これが 2016 年

3月に発効しています。

これを受けて、早速ドイツでは国内法を整備しまして、Strassenverkehrsgesetz という日本でいうと道路交通法と自賠法をあわせたような総合的な法律であります。そこではまさにレベル3、レベル4などを許容するという形で、ウィーン条約に合わせたものが導入されたわけです。ただし、システムが要求した時には、遅滞なく操縦を引き受ける義務を負うという規定が入っております。

さて、ジュネーブ条約はどうか。ジュネーブ条約も同じ作業部会から、ほぼ同じ内容の改正案が提案されました。ところが、改正手続の違いから、こちらのほうは頓挫してしまいました。というのは、改正規定が違うんですね。ジュネーブ条約の末尾を見ますと、31条以下で、条約の一部に改正提案があった場合、これを事務局で採択すると、国連事務総長が加盟国に照会し、加盟国の3分の2が賛成したときには総会を開かず改正案を承認でき、3分の2が賛成したということを加盟国全体に通達をすると、90日後に改正が成立すると定められています。しかし、今回の場合は66か国の賛成回答が得られなかったんですね。では、反対があったかということ、反対もないんです。なぜか。アフリカ諸国や東南アジア諸国、自動車産業に関係ないところはイエスもノーもないわけで、そもそも回答して来ない。積極的な反対のないまま、しかし66か国の賛成を得られなかったために、結局、改正案は否決されたという扱いになりまして、ジュネーブ条約の改正は頓挫してしまったというわけです。

さて、どうするか。国際的な基準と調和が道路交通条約の本来の目的ですけども、ウィーン条約が先に行き、ジュネーブ条約は立ち止まってしまった。日本はウィーン条約に加盟しておらず、ジュネーブ条約のみ批准しています。これまで何回か加盟のチャンスがあったんですが、ウィーン条約に加盟しなくても特にデメリットはないと判断して加盟してこなかった。しかし、今回はデメリットがあるんですね。

欧州はすでに自動運転を許容し、実用化を認めている。アメリカは日本と同じくジュネーブ条約だけ加盟しているんですが、自由の国アメリカですので、

ゴーイング・マイウェイで我が道を行く。条約上明確に禁止されていること以外は許される、特に新しい技術というのは従来の条約が予定していなかったものと解釈してグレーゾーンについてはむしろ自由を認める、新しい技術の開発を認めるという形で、自動運転を許容します。交通ルールを管轄するのは連邦ではなくて、州の権限ですので、フロリダ州やカリフォルニア州などが率先して州法を制定し、現在では多くの州に自動走行の公道実験を認める法律ができています。それ以外でも知事の行政命令 Executive Order によってこれを認めている。こうして現在ほぼすべての州が法令で自動運転の実験を認めるようになっていきます。

そして、おそろしいのは中国です。最近ものすごい勢いで、電動化、自動化の車を開発しています。エンジンの開発は独日が先行していて追いつくのは難しいわけですけど、電動化なら部品が3万点に対して1万点くらいで済む。モーターだったら技術的に楽なんです。すごい勢いで開発をして、すごい数と広さで実証実験をしています。膨大なデータが蓄積されます。中国はジュネーブ条約もウィーン条約も加盟しておりません。条約の縛りがありませんから、いざ政府がイエスと言えば法律もできる。そうなると日本だけおいていかれるんじゃないか、今まで欧米日の3極会議をやっていましたが、今や4極になっていて、うっかりすると日本抜きの新3極になるんじゃないか。そういう危機感が迫ってきます。

こういう世界情勢を考慮し、私はもはやウィーン条約が国際的なデファクト・スタンダードになっていると解釈していいんじゃないか、国際的にはもはやシステム許容と解して、技術開発を進め、国内法を整備するのが得策であろうというふうに言っています。

「得策だ」というのは、戦略的な解釈論でして、ジュネーブ条約の形式的な文理解釈ではなく、条約の予定する自動車の概念が大きく変化し、かつ国際環境（同種のウィーン条約）が変容したことを勘案した解釈が必要だということを意味しております。要するに、一歩進んで条約の解釈を変更すべきだという判断です。これもまた実定法学者からは評判が悪いですね。警察庁に影響力の

ある某大学の刑法学者なんかは、とんでもないと批判します。今までの体系論からするとそんな解釈論はあり得ないと反対しておりますが、私はこういった状況の中で戦略的に認めるべきじゃないか、仮にこの条約に違反したとしても、じゃあどういう制裁があるのか。条約にもさまざまなものがあり、国連安保条約となりますと、違反すれば制裁でバカバカと攻撃されます。しかし、道路交通条約に違反したからといってどういう制裁があるか。現にアメリカは制裁を受けていないわけであります。そして、また、さきほどの改正手続の実情をみますと多くの国が反対しているわけではありません。そういう形式論及び実質論をあわせて戦略的に、もはやウィーン条約を前提に国内法を整備し、そして技術開発を進めるというのが得策である、と意図的に私はあちこちの講演で主張してきているわけであります。

### (3) 2条約の跛行状態の解消に向けて

ウィーン条約とジュネーブ条約の跛行状態をどう処理したらいいか。それはもちろん、本来の道路交通条約の目的に反するわけですね。国連の作業部会 WP 1 も悩んでいる。最近の WP 1 の議事録を見てみますと、必ずしも明確ではないんですけど、条約改正を議題に挙げて決議するっていうのでなくて、後追いのですね、半年前の会議ではこういうことを議論しましたというのを後付けで議事録に書いていくんですね。そこでは直接に自動運転の可否を取り上げるんじゃなくて、運転者は運転に専念しなければならない、運転以外のアクティビティはミニマイズしなくちゃならないという規定があった。これを、今度からは運転タスクをシステムに委ねるという場合、システムから運転の権限移譲の要求があったときは、それを妨げないような設計にしなければならないという基準を設ける。こういう一般的な抽象的な文言ではありますが、こういったものを原則として今後示そうといって議事録に書いています。そして、この原則はウィーン条約だけでなくジュネーブ条約にも適用されることを我々 WP 1 は確認した。しかもその場合に、いずれの条約も改訂の必要がないことを合意した、と書いています。条約の改正なくこういう解釈ができるという風に合意

文書を作っていたんですね。

さて、じゃあどうなるか。いったん否決された以上、ジュネーブ条約の改正は事実上無理です。だめだったらせめてプロトコル、付属議定書に入れればいい。付属議定書でもだめなら、せめて国際的な会議の議事録に載れば、これで改正に着手できるんじゃないか。これが昨年まで日本の警察庁を代表して参加していた佐野裕子参事官のスタンスです。佐野さんは前職がICPOにいた人で、国際会議ではずいぶん積極的に発言していました。アメリカ的な発想で、今までの法律あるいは今までの条約というのは、自動運転という技術を前提としていなかったのではないかと、という形で、せめて国際会議でこういう文書があれば、国内法としてはそれを整備しましょう、と述べていた。ところが今年の3月に島根県警の本部長に「栄転」してしまいまして、名前は言いませんけど、後任の方はスタンスが違うんですね。警察庁のなかでも積極派と慎重派がいて、どうやら慎重派のようです。

さて、これが6月の議事録ですけれども、9月に開かれる次のセッションでレコメンデーション Recommendation が作成される見込みという情報をキャッチいたしました。それで、国連の作業部会 WP1 の議事録を見ましたら、今年9月20日の作業部会の中で、レコメンデーションが採択されました。10月3日にこれが公表されたのですけれども、そこでは、要するに、ウィーン条約とジュネーブ条約を平等に置いて、両条約について自動運転を推進するよう求める旨のレコメンデーションを出した。付属書類の中の文言でありますけれども、自動運転を推進すべしという勧告が出されたわけです。

さて、国際会議の合意書ができた。いよいよ国内法の整備に着手していいんじゃないか。これにより、ジュネーブ条約の改正を経ることなく、この勧告に基づき、レベル3からレベル4の自動運転を許容する国内法の整備が可能となるというのが先の警察庁の立場でして、もうこれで改正に着手できる。今までの障害となっていたのは、上位規範であるジュネーブ条約でした。ジュネーブ条約について、国連の作業部会・専門家の会議でこういう勧告が出たわけですから、もはや道路交通法の改正に着手せざるを得ない状況になったのではない

かと、私はそう受け止めたわけです。この辺は、中山の前のめりの解釈と一致する方向ですね。ようやくその時期が来た、そういう解釈をしたわけです。最新の雑誌論文（「車載テクノロジー」11月号や「月刊司法書士」12月号）の校正段階でもそう補注を加えたわけです。ところが、最近いろんな対談をしますと、警察庁に關与している有識者の方々が大変慎重なんですね。いまだに警察庁は道路交通法の改正に着手しない、やりたくないという空気があるようです。しかも、「条約改正と違ってレコメンデーションは法的拘束力を持たないから、ジュネーブ条約は何も変わっていない」と有識者会議で有力な法律学者が形式論を言うものですから、なかなか動かないんですね。私は喧嘩したほうがいいなと思うのですが。

#### 4. 日本の法整備の検討状況 ～これまでの取組み～

さて、そういう形で国際情勢に変化が見られるわけですが、これまでの国内の法整備の検討状況はどうかということで、簡単に見てまいります。警察庁のほか、国土交通省、経済産業省、総務省など関係省庁が法律学者を含む有識者会議を置いて議論しております。民間であります但日本損害保険協会でも「ニューリスク研究会」を設置して、将来の自動車保険はどうなるか検討しており、これには私も關与して2016年6月に一応の報告書を出しました。（レベル4は留保しつつ）少なくともレベル3までは現行の自賠法が適用されると結論しているのですが、これを契機に保険会社も一斉に動き出しました。今から見ますと、国の機関が未だ態度を決めていないあの時期に、思い切って結論を示し、よく論点を整理していたなあと考えております。

警察庁の検討会議では、2016年の4月に、道路交通法の改正課題という形で、刑事上の責任、民事上の責任、そして行政法上の責任、これは運転免許制度であるとか、事故が発生した場合の救護義務についての課題とか細かく列挙しています。ただ、こう課題を列挙してさらに検討が進んでいるかというのと、数年たってもあまり進んでないんですね。法令の改正ではなく、ソフト・ロー

の世界と言うんですね、「ガイドライン」という法的拘束力のない指針の形で、公道実験を推進する方針が示されました。これに基づいて、全国13ヶ所の道の駅とか、各地でやっているわけですが、現在では全国の津々浦々60ヶ所ぐらいで公道実験をしています。特に注目されるのは、課題先進国・日本の切実なニーズとして、将来の人口減少や高齢化対策としてのモビリティ・サービスです。過疎地の路線バスの採算割れ、運転手不足を考えると、無人バスを走らせることがニーズとして高いんじゃないか、それを解決するために、運転者はいなくちゃいけないけど、必ずしも車両の中になくてもいいんじゃないか、むしろ遠隔操作でコントロールすればいいと、2016年3月に国連の作業部会 WP1 で、運転手がいれば、それが車両内にいるか否かを問わず、実験を認めるという合意を取り付けました。これで日本では各地の過疎化対策という形で、遠隔操作型・遠隔監視型の無人バスの実験を進めているという現状です。

で、〔パワポの一覧を示し〕各省庁の検討会ではこのように動いておりまして、関係の法律などについて管轄省庁が検討課題を洗い出しているという状況です。さすがに、実験であっても、全くの無人バスを走らすのは、遠隔操作にしても、車内にドライバーがいないのは怖いだろうということで、警察庁の方でも、道路交通法77条の道路使用許可を個別に受けて実施を認めるということで2017年6月に初めて通達が出されました。国交省でも、アクセル、ハンドル、ブレーキペダルを備えない自動運転車両というものを許容し、公道走行を認める「措置」を発令しています。こういう形で、遠隔監視型の自律走行については少し厳格な形になっておりますけども、広くこういう実験車両も公道を走ること認めているという状況になっているわけであります。

## 5. 自動運転に係る制度整備大綱

### (1) 政府「2020年以降2025年頃」に向けた法整備の大綱

今年の春には内閣官房IT戦略室から、自動運転の制度的基盤、いわゆる法整備を進めろという大綱が示されました。取り敢えず2020年から2025年ごろ、



つまり東京オリンピックとその5年後ぐらいまでの近未来を念頭に置いて、当面はレベル1・2・3をやろうと。①自家用車でいうならば、一般道路はレベル2、すでにやってるわけですね。これを高速道路に限ってはレベル3を認める。②次に、物流については高速道路でトラックの隊列走行を実現する。つまり、一番前の車両に運転手が乗って、2台目、3台目、4台目のトラックについては無人で、これは機械連結してないんですね、電子連結という方法でやろうと。車間が短いから空気抵抗も少なく、燃費もよくなる。運転手不足にも対応できる。これを実現しようと。③それから、移動サービスとしては、先ほど言った過疎地などの限定した地域で、しかもスピードもうんと落として速度20キロ以下と限定した中で、レベル4を認める。つまりスタートから停止まですべてシステムに委ねるというものです。これらを実現しようという形で、政府大綱が示されている。現在そのために、関係の各省庁に分かれて本格的な議論が開始し、法務省も含め、法令の改正や整備に向けて検討が進んでいるということなんです。

## (2) 国交省「自動運転車の安全技術ガイドライン」

これを受けて、国土交通省がさっそく、安全技術ガイドラインというのを10項目挙げまして、6月にパブリックコメントをやりました。このパブリックコメントには、我が法科大学院1期生の吉田直可君が、我々の研究チームの一員ですが、彼はA4で20頁にわたる意見書を出しました。このガイドラインは余りにもシステムあるいは自動車の開発者に対して高度な要求をしませんか、これだけで安全を確保し事故をゼロにしようというのは無謀な話じゃないですか、という反対意見を出しました。天下の国交省からはてっきり無視されると思ったのですが、彼の事務所に国土交通省の担当者が来て、1時間半も話を聴いていった。それ以後、我々のやっている明治大学の研究会にその国交省の担当者が参加すると言ってきました。彼の意見をもっと聞きたいと。彼が言うにはですね、自動車のシステムだけでなく、交通ルールも全部変えなくてはいけないんじゃないか、歩行者やあるいは自転車、他の交通参加者た

ちのルールも変えていかなければ事故ゼロとはいかんでしょうというもっともな話なんです。それにお役所も耳を傾ける。さらに、ここ明治に聞きに来るという状況にまでなっているわけであります。彼は皆さんと同じめいじろう同窓会のメンバーです。

具体的なガイドラインを挙げますと、〔パワポを指し〕こんな風にレベル3, レベル4について安全基準が示されました。これは、世界初の基準です。もし、テイクオーバーリクエスト（TOR）があったとき、つまりシステムの機能限界となった場合にドライバーに運転を引き取ってくださいという警告がなされたときに、受け取るべきだというのがウィーン条約であり、同じく受け取る義務があるというのがドイツであり、それで終わっています。じゃあ受け取らなかったらどうするの、義務違反となるでしょうよ、でもそれって技術的には無制御の状態になる。もし反応がなかった場合あるいは反応できなかった場合にどうするのという形で、そこまで規律しているのが日本のガイドラインです。テイクオーバーをしなかった場合には、徐々にスピードを落として、安全に停止するまで要求しようと。さらにレベル4の場合では、例えば首都高ですと800メートルおきに路肩がありますけども、その路肩まで走らせて路肩に停止させる。これって、車線を跨ぎますので、まさに高度なレベル4の無人走行技術を要求するわけですけど、ここまで要求しています。これが世界に先駆けた安全基準となっている。日本の国交省の下部機関に当たる独立行政法人・交通安全環境研究所の担当者は、我々のチームとも連携関係にあり共同研究会や交流を続けていますが、世界標準を作っていこうという形で積極的に国際貢献をしているんです。

### （3）過渡期に想定される事故と法的責任

過渡期に想定される刑事責任につきましては、有識者会議の刑法学者の間でも抽象的な議論ばかりで、従来あまり議論が進んでいませんでした。我々の模擬裁判には、元検事で現在中京大学の法科大学院教授をしている中川由賀さんという弁護士が参加しています。15年検察官をやって交通事故事件も担当経

験ある実務法曹です。その中川先生が、いわゆるユーザーの刑事責任の他にメーカーの刑事責任についても具体的に検討しており、今年6月に先ほどの交通研究所の主催する国連大学でのフォーラムで招待講演し、議論が深まってきました。いままでは私も関与していた有識者会議の刑法学者が全く無責任で、先ほど言った通り、技術開発の動きについては全然フォローしないで、いたずらに、いやぁこれは危ないよ、もし予見可能性と結果回避可能性があれば、開発者であっても業務上過失致死罪に問われる可能性があるんだという抽象的な議論しかしない。これでは開発現場のエンジニアは怖くて委縮してしまう。どういうケースを想定しているか、ケース出せと言っても出さないんですね。ところが、中川さんが具体例を挙げ、刑法だけでなく道路運送車両法にも切り込み、場合分けをする形で整理した報告をした。これが今年の春、国連大学で報告した内容でありますけども、これが大変ブレイクしまして、今や中川さんはあちこちの会議や研究会で引っ張りだこです。つい最近、名古屋大学 COI の客員教授にも就任しました。

では、民責責任についてはどうか。〔パワポを示し〕民事の場合はいろんなケースがあるわけで、民法の不法行為責任と使用者責任、自賠法の運行供用者責任、自動車に欠陥があれば製造物責任、道路の設置・管理に瑕疵があれば営造物責任など、ケースバイケースで、しかも責任者が多重構造になるわけです。時間がないので詳細は省きます。

## 6. 具体的な事例を想定した模擬裁判の試み

### (1) 「自動運転・法的インフラ研究会」の挑戦

#### — Meiji Law 修了生チームと共に

こうした場合にどうしたらいいか、こういった場合に備えて具体的な事例を想定した民事裁判の試みということで、実は「自動運転・法的インフラ研究会」というのを4年前に立ち上げまして、この法科大学院の卒業生、1期生と5期生、7期生の有志らとチームを組んで模擬裁判を実施しているわけであります。

〔パワポを示し〕ここに、去年の模擬裁判メンバーを掲げていますが、法科大学院の天海義彦先生に裁判長になっていただき、法学部の専任講師で弁護士柳川鋭士先生にも入ってもらう。それから自動車 PL センターの元事務局長で日本を代表する ITS Japan の理事・佐藤昌之さんにも入ってもらうというかたちです。ここに挙がっているのはこの法科大学院の1期生ですね、足木くん、吉田くん、柴山くん、そして金子さん。初めは IT に詳しい4人に声をかけて、ここの校友会館・椿山荘でフランス料理を食わせて、「難しくて分かんないんだけど、教えてくれない」と。足木くんは、ブロードメディアという IT 企業の法務部長をやっていて、IT に詳しいんですね。本も出したと言って送ってきたので、彼に相談すると仲間を連れてきたというかたちでした。そこでまずはフランス料理を食べて雑談をすることから始まったのが、この法的インフラ研究会です。現在は、東京弁護士会人工知能 AI 部会の部会長であります。2期生の後藤くんとか、それから、5期生の吉直くん、7期生の若林くん、それから法科大学院の教育補助講師や RA などをしていた若手研究者、柴田くん、長島くん、小林くん、今は皆就職して学者になっております。こういった方々に参加してもらって、模擬裁判を実施したわけです。

模擬裁判の目的は何か。最近では明確に自覚して「工学と法学の架橋、技術者と法律家の対話」と表現しています。工学者、法学者、それぞれ専門の話ができるけれども、しかも専門用語を使って難しく話はできるけれども、専門を越えた、例えば工学者にわかりやすく民事責任の構造を説明することはなかなかできない。専門に逃げちゃうんですね。それをつなぐものとして、具体的な事件をもとに工学と法学の架橋をする、あるいはエンジニアとロイヤーの対話をめざすというのが模擬裁判の目的であります。「模擬」ですから、いまだ実現していない未来形から現在進行形まで種々のケースを想定して取り上げています。高度に発達した人工知能を備える完全自動運転の車両もあれば、遠隔監視型の低速度で走る無人バスもあります。昨年の中頃、ある有識者会議で遠隔型無人走行の模擬裁判の計画を説明したら、警察庁にも関与している有力な某刑法学者から「そんなの現行法で認められない」「日本の法律じゃないから、そ

んな模擬裁判なんか意味がない」との暴言を浴びせられましたが、まったくの勘違いです。将来を見越して「模擬」の事例を設定し、具体的に法的課題と技術的課題を検討しているのに、シミュレーションの意味が分からない発言に呆れました。でも、これが「有識者」の現実です。

これまでに、明治大学の法廷教室で4件、日本機械学会（九州大学と東京大学）で2件、JEITA主催のソラシティで1件、計7件の模擬裁判を行いました。2番目に取り上げた事例は、自動運転としては低レベルで、すでに実用化しているレベル1とレベル2にまたがるような事案で、追従走行機能をもったACCと自動ブレーキを過信して、ブレーキを踏まずに事故を起こしたケースです。こういう場合について、説明・警告上の「欠陥」としてメーカーが製造物責任を負うのか負わないのか。消費者の期待水準からすれば、厳しい要求になる。しかし、開発者の方からすれば、危険と効用のトレードオフを考慮し、少し緩和するアメリカ型になっていく。そういう二つの対立する考え方を戦わせて、将来どういう基準になるか、まだ裁判例がないからわかりませんが、考える基礎を提示したというものです。そういったことを通じて社会的に自動運転を利用してもらうためには、単にメリットだけではなく、もし事故が起きた場合には誰がどういう根拠で責任を負うのか、これがメディアの指摘する一番の懸案事項だったわけですが、こういう事故責任についても、少なくとも現在考えられる法律構成につき具体的な例を提示しよう。そして、消費者、利用者に受け入れてもらう形で、社会的合意を作っていく必要があると、こういうつもりでやってきたわけです。

〔パワポの写真を示し〕これが猿楽町の法廷教室であります。真ん中に座っているのが、天海先生、右側に座っているのが1期生の金子磨美さんです。それから、ここで弁論しているのが1期生の吉田くん。ここに吉直くんの顔が見えますけれど、彼は5期生。皆さんも知っている顔があると思います。傍聴席には、経産省や国交省、自動車技術会や保険業界の方々々が座っています。こういった形で、皆さんの仲間、皆さんの先輩達が、前例がないという意味で、日本でも先進的な実験にチャレンジした。技術的に有り得ないとか稚拙であれば

技術者からバカにされますし、法律論として実務と懸け離れては弁護士として恥をかきます。リスク覚悟、批判覚悟で、まずはこういうチャレンジをしてきた、茨の道を掻き分け、切り拓いてきたわけです。今年3月1日にNHK「ニュースウォッチ9」で我々の模擬裁判が取り上げられました。数日後の、最高裁裁判官と司法記者との懇親会の席で、鬼丸判事が「まさにこういう模擬裁判が欲しかった」と語っていたと聞き及んでいます。明治ロースクールの仲間として、自信と誇りを持ってよいのではないかと思います。

## (2)「自動運転社会総合研究所」の設置

ということで、このあと実は模擬裁判のDVDビデオを見せたかったんですが、もう時間がありません。このあとパーティーの会場に映写施設があれば、映像を見せたいと思っております。時間ですので、いったん話を切りたいと思います。最後に宣伝です。今年4月、グローバルフロント16階に「自動運転社会総合研究所」が設置されました。我々法的インフラ研究会を母体にした法律部門、それから人工知能による画像認識など自動運転車両の中核部分を開発している技術部門、さらにリスクの面から社会受容性を支える保険部門、そして更に社会実装で地域を支える地方創生部門、この4部門を柱とした全国でも珍しい「社会」総合研究所です。現在、その研究内容を社会に発信する公開シンポジウムを2つ用意しているところです。

### 広報1) アカデミックフェス(11月23日)於・アカデミーホール

今月23日、「アカデミックフェス」という大人の文化祭が開催されます。この建物の3階アカデミックホールで、自動運転社会総合研究所の紹介と、それから地域創生の実践例として、国境の島・対馬市とコラボで、離島の未来をこういう先進技術で支援しようという形で、シンポジウムを開きます。どうぞ、ご参加ください。当日は、1階ロビーで対馬特産の椎茸と烏賊を振る舞います。一階のカフェ・パンセの前あたりで、こんがりと焼いて、いい匂い出ちゃうんですけど、無料でふるまうという予定です。島を挙げてきますので、ぜひご参

加ください。

**広報 2) 先端数理科学インスティテュートとの合同シンポジウム（12 月 14 日）於・アカデミーホール**

もうひとつは来月 12 月 14 日に、先端数理科学インスティテュートという人工知能や数学をやっている最先端の数理科学研究所と自動運転社会総合研究所のコラボで学術シンポジウムをやります。特に明治ロースクールの卒業生のチームでやった、レベル 4 の自動運転車をめぐる模擬裁判をベースに、パネルディスカッションを行います。これも一般公開ですので、ぜひ皆さんにご参加いただければうれしいなと思っております。

今月のアカフェスと来月のシンポジウムでは、我々の自動運転社会総合研究所の「総合」という看板がどんどん広がって、車の自動運転から、船の自動運転にも射程を広げています。1 期生の柴山将一くんが今その研究を進めているところであります。さらに、我々のチームに関連している JA 共済の総合研究所が JAXA との共同研究で月面農場を計画しています。月面に最近水が見つかった、氷を解かすとそこで水耕栽培ができる。そこでとれた野菜など作物を宇宙ステーションの人たちの食料にする。これは夢みたいな話なのですが、今年の国家プロジェクトの中に採用されました。そこでは当然、遠隔操作による高度な自動運転技術が必要になります。そういう形で、青臭いですが、我々の研究所は夢をもって進んでいこうと考えています。テレビのコマーシャルで言っています、「人間は想像できることはいつか実現する」。月面農場を含めて、そういう夢を掲げていれば、次の世代が引き継ぎ、次の若い世代を育て、いつか行き着いてくれるのではないかと期待しています。今週はなんと、岡山県立操山中学校（中高一貫校）の 3 年生 4 人が、自動運転に関心を持って卒業論文を書いているそうで、法律はどうなっているのか知りたいと私の研究所にインタビューに来ました。大歓迎しました。この中から将来の素晴らしい研究者が育つかも说不定。少なくともその可能性はあるんです。

## 7. めいじろうの雛たちへ

夢を持とう。翼を広げ、大空にはばたけ！

彼らと同じく、皆さんには大きく可能性が開かれている。夢をもって、そして飛び立ってほしい。夢を持とう。翼を広げ、大空にはばたけ！

最後になりました。始めに約束した通り、ここで皆さんへの応援歌を歌います。

「この大空に翼を広げ飛んで行きたいよ～，

悲しみのない自由な空へ，翼はためかせ～行きたい～♪♪」

かの名曲「翼をください」の1節です。これが皆さんに向けた応援歌です。

ご清聴ありがとうございました。